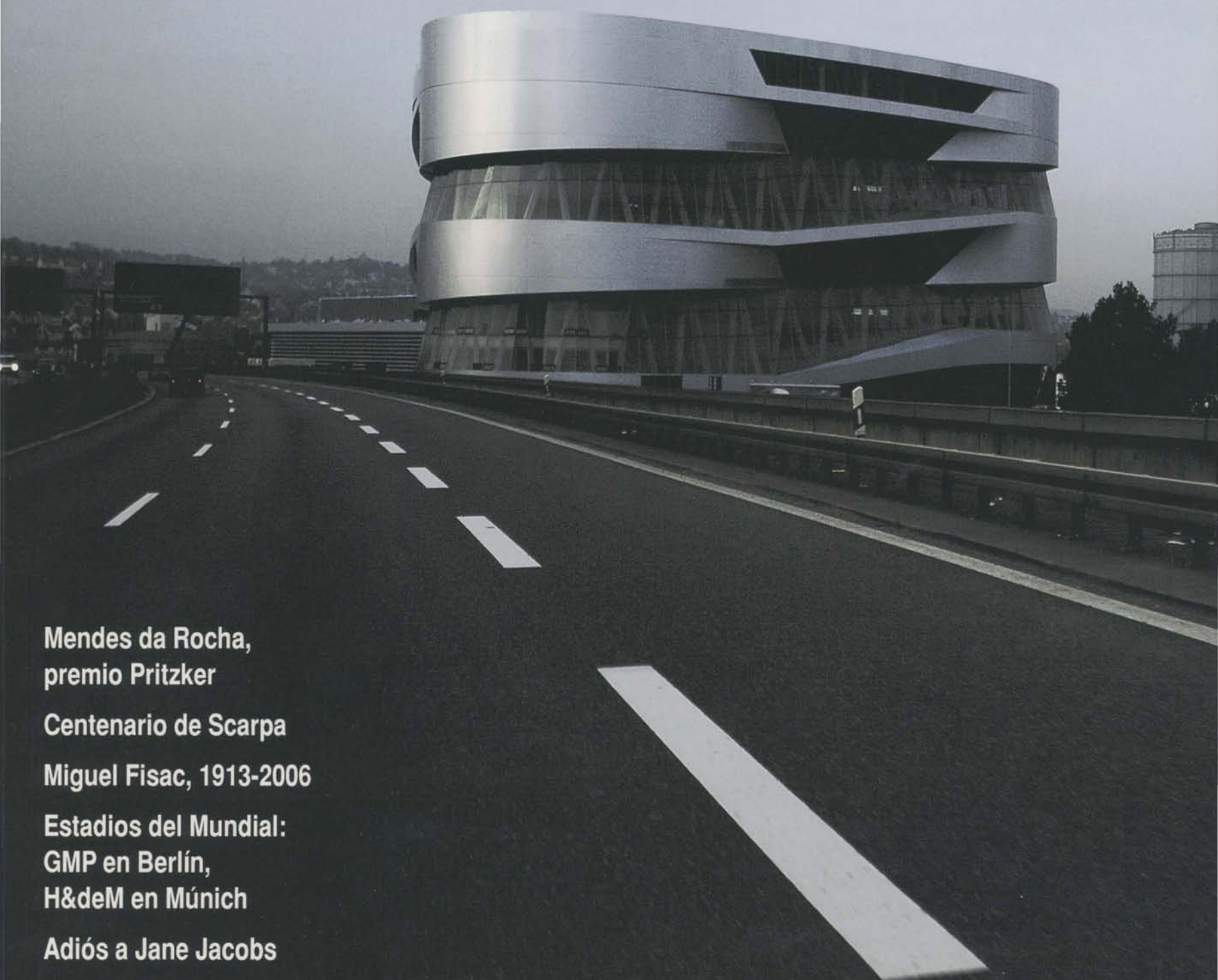


Arquitectura Viva

Número 106

www.ArquitecturaViva.com



Mendes da Rocha,
premio Pritzker

Centenario de Scarpa

Miguel Fisac, 1913-2006

Estadios del Mundial:
GMP en Berlín,
H&deM en Múnich

Adiós a Jane Jacobs



Parque automóvil

UN Studio, Hadid, Jakob&MacFarlane, Fuksas, Grimshaw, Foster



Arquitectura Viva

Número 106

Contenido

Director

Luis Fernández-Galiano

Director de arte

José Jaime S. Yuste

Diagramación y redacción

Cuca Flores

David G. Montes

Beatriz G. Casares

Silvia Perea

Pablo del Ser

Pablo Oriol

Ayudante de redacción

Laura Mulas

Producción

Laura González

Jesús Pascual

Administración

Francisco Soler

Suscripciones

Lola González

Distribución

Mar Rodríguez

Carmen Pérez

Publicidad

Susana Blanco

Cecilia Rodríguez

Redacción y administración

Arquitectura Viva SL

Aniceto Marinas, 32

E-28008 Madrid

Tel: (+34) 915 487 317

Fax: (+34) 915 488 191

AV@ArquitecturaViva.com

www.ArquitecturaViva.com

Distribución en quioscos

Coedis, Avda. de Barcelona, 255

08750 Molins del Rei (Barcelona)

Tel: 936 800 360. Fax: 936 688 259

Precio: 15 euros

© Arquitectura Viva

Arquitectura Viva es miembro de ARCE

Todos los derechos reservados

All rights reserved

Depósito legal: M. 17.043/1988

ISSN: 0214-1256

Fotomecánica: Megacolor

Impresión: Garal

Encuadernación: De la Fuente

Cubierta: Museo del automóvil de Mercedes-Benz, de UN Studio; foto: Brigida González.

Nota: La foto de esta página se utiliza como imagen publicitaria de la marca de neumáticos Continental.

Traducciones: Al español, David G. Montes; al inglés Laura Mulas.

Fe de errores: Luis Miquel Suárez-Inclán es coautor del CENER, publicado en el nº 105.

Parque automóvil. Desde su nacimiento simultáneo a finales del siglo XIX, la arquitectura moderna y el automóvil han formado una singular pareja, protagonista de la ciudad contemporánea. De los futuristas a los *high-tech*, pasando por Le Corbusier y Fuller, la fascinación de los arquitectos por los avances del automóvil en cuanto a producción en serie, industrialización e imagen de marca se ha visto finalmente correspondida en estos últimos años con el reconocimiento de la industria automovilística de la necesidad de asociar su producto repetido a la impronta única del autor.

Tema de portada

Obras de marca. La alianza entre la excelencia arquitectónica y la del automóvil se plasma en seis obras de importantes marcas. En Alemania, el UN Studio de Van Berkel y Bos construye un dinámico museo para Mercedes en Stuttgart, y Zaha Hadid introduce sus formas fluidas en la fábrica de BMW en Leipzig; en Francia, Jakob y MacFarlane remodelan el interior de un edificio industrial para el Centro Renault en Boulogne-Billancourt, mientras que en Italia Massimiliano Fuksas emplea la delicadeza del vidrio en el Centro Ferrari de Maranello; y en Gran Bretaña, Nicholas Grimshaw levanta una serena construcción para los míticos Rolls Royce en la campiña inglesa, y Norman Foster define para la escudería McLaren, en el condado de Surrey, un exacto conjunto de geometría circular y tecnología sostenible.

Argumentos y reseñas

Homenajes a maestros. La concesión del Pritzker al brasileño Mendes da Rocha ha puesto de actualidad su obra poética e ingenieril, y el centenario del nacimiento del italiano Scarpa recupera el valor del oficio y de la historia.

Pérdidas peninsulares. La muerte de Fernando Távora ha dejado huérfana a la arquitectura portuguesa; mientras que el fallecimiento de Miguel Fisac deja a la española sin su maestro más inquieto e innovador.

Marginales y extravagantes. Una deliciosa selección de arquitecturas extraoficiales, levantadas con sus propias manos por espontáneos sin licencia de la España rural, alude a los orígenes más primarios del impulso creativo.

Últimos proyectos

Estadios del Mundial. Recién clausurado el campeonato del mundo de fútbol de Alemania, se presentan las dos sedes más significativas del evento: por un lado, la levedad translúcida del estadio de Herzog y de Meuron en Múnich, escenario del partido inaugural; y por otro, la remodelación del solemne estadio olímpico de Berlín, donde Italia se proclamó campeona.

Para terminar, el reciente fallecimiento de Jane Jacobs, activista comunitaria, defensora de los barrios tradicionales y autora de uno de los libros sobre urbanismo más influyentes del siglo XX, sirve a Ingersoll para repasar los hitos más significativos de su lucha contra la modernidad destructora y para señalar su influencia en la ciudad y en la arquitectura contemporáneas.

Sumario

- 25** Jorge Sainz
La máquina por excelencia
Una historia moderna
- 31** Adela García-Herrera
Motores y marcas
Coop Himmelb(l)au, Múnich
Delugan y Meissl, Stuttgart
Future Systems, Módena
Mansilla y Tuñón, Torrejón C.

Arquitectura

- 40** UN Studio (Van Berkel y Bos)
Museo Mercedes, Stuttgart
- 52** Zaha Hadid
Factoría BMW, Leipzig
- 60** Jakob y MacFarlane
Centro Renault, Boulogne-B.
- 64** Massimiliano Fuksas
Centro Ferrari, Maranello
- 68** Nicholas Grimshaw
Fábrica Rolls, Goodwood
- 72** Norman Foster
Centro McLaren, Woking

Arte / Cultura

- 77** Josep Maria Montaner
Mendes da Rocha, obra y tiempo
- 80** Francesco Dal Co
Scarpa, oficio de la memoria
- 84** Eduardo Souto de Moura
Távora, retrato del artista joven
- 86** Luis Fernández-Galiano
Fisac, el ingenio impaciente
- 88** Historietas de Focho
Paulo Mendes da Rocha
- 89** Autores varios
Libros

Técnica / Diseño

- 94** Herzog y de Meuron
Un fanal neumático
Allianz Arena, Múnich
- 102** GMP (Von Gerkan y Marg)
Pretérito imperfecto
Estadio olímpico, Berlín
- 111** Productos
Piedra, ventanas, mobiliario
- 126** Resumen en inglés
Parque automóvil
- 128** Richard Ingersoll
Muerte y vida de Jane Jacobs

La máquina por excelencia

Arquitectura y automóvil, una historia moderna


Jorge Sainz

En italiano, el automóvil es la *macchina* por excelencia. Esto puede dar una idea de la importancia que la invención y el desarrollo de esta clase de vehículos ha tenido en la evolución de toda la cultura industrial, especialmente en el siglo XX. Y dentro de esta cultura de la modernidad, la arquitectura también se ha visto influida por los nuevos conceptos introducidos por esa máquina individual, autónoma y dinámica.

Podría trazarse un improbable paralelismo entre el desarrollo de las máquinas desde el inicio de la Revolución Industrial y la evolución de la arquitectura, impulsada sobre todo por las enormes posibilidades que ofrecían los nuevos materiales de construcción. Por supuesto, el invento decisivo fue la máquina de vapor, pero su aplicación más trascendental se produjo cuando esa máquina pesada, voluminosa y estacionaria fue cargada sobre una carreta, se conectó a unas ruedas apoyadas en carriles, y se convirtió en locomotora. Y así el ferrocarril transformó radicalmente la percepción espacial y temporal de los países industrializados en la segunda mitad del siglo XIX.

El equivalente arquitectónico a esas máquinas poderosas, dinámicas y colectivas que eran las locomotoras podrían ser las grandes construcciones de hierro y vidrio que comenzaron a salpicar el paisaje de las ciudades europeas a partir de la Exposición Universal de Londres de 1851, celebrada en el asombroso Crystal Palace, levantado por el constructor de invernaderos Joseph Paxton en unos cuantos meses.

Pero la incorporación de las nuevas técnicas constructivas sólo tuvo un efecto más permanente en la evolución de la arquitectura cuando se aplicó a tipos de edificios más convencionales y más numerosos. Y eso se produjo en Chicago, después del incendio de 1871, con la invención del rascacielos. Estos edificios ya no eran piezas singulares de grandes dimensiones, sino construcciones medianas y repetitivas que hacían uso de todas las posibilidades ofrecidas por la industria: estructura reticulada de acero, materiales ignífugos, ascensores e instalaciones de calefacción y ventilación. Y es con esta clase de edificios con la que se podría comparar el automóvil. En las dos últimas décadas del siglo




XIX, los inventores e ingenieros europeos consiguieron desarrollar un motor pequeño que podía montarse en un carro de dimensiones corrientes y permitir así un movimiento completamente autónomo a un vehículo de espíritu claramente individual.

Fascinaciones modernas

A los pintores impresionistas les encantaban las locomotoras, y la primera referencia explícita a los automóviles como componentes fundamentales de la nueva cultura moderna del siglo xx apareció en el célebre manifiesto futurista publicado por el poeta Filippo Tommaso Marinetti en la primera página de *Le Figaro* el 20 de febrero de 1909. Los puntos 4 y 5 de este manifiesto dicen: «4. Nosotros afirmamos que la magnificencia del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un coche de carreras con el capó adornado por gruesos tubos semejantes a serpientes de aliento explosivo... un automóvil que ruga, que parece que corre sobre la metralla, es más bello que la Victoria de Samotracia. 5. Queremos hacer un himno al hombre

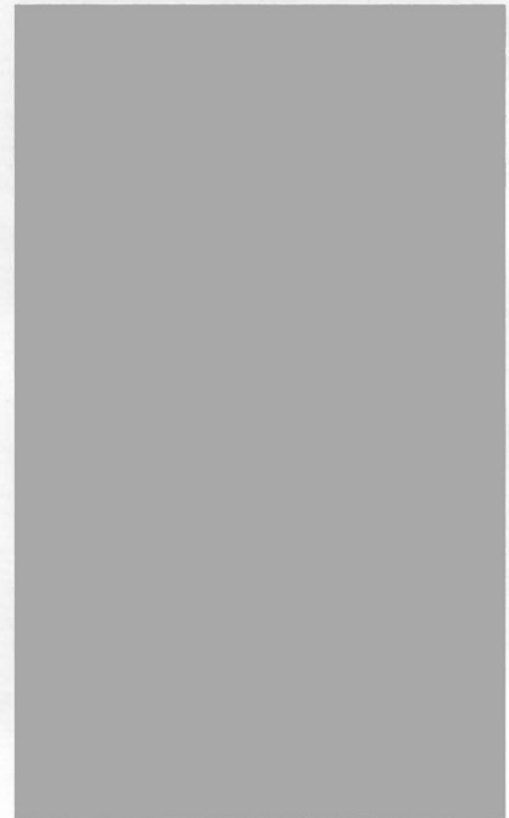
al volante, cuyo eje ideal atraviesa la Tierra, lanzada a la carrera, también ella, en el circuito de su órbita.» La traslación de este espíritu a la arquitectura se plasmó en las visiones fantásticas de la *Città nuova* imaginada en 1914 por Antonio Sant'Elia: «Nosotros debemos inventar y fabricar *ex novo* la ciudad moderna, semejante a una inmensa obra tumultuosa, ágil, móvil, dinámica en todas sus partes; [...] la calle [...] ya no se extenderá como una alfombra al nivel de las porterías, sino que profundizará en la tierra en otros planos que acogerán el tráfico metropolitano y estarán unidos, para los tránsitos necesarios, por pasarelas metálicas y por velocísimos *tapis roulants*.» Pese a esta clara referencia al dinamismo del tráfico rodado, los coches no aparecen representados en los dibujos de Sant'Elia.

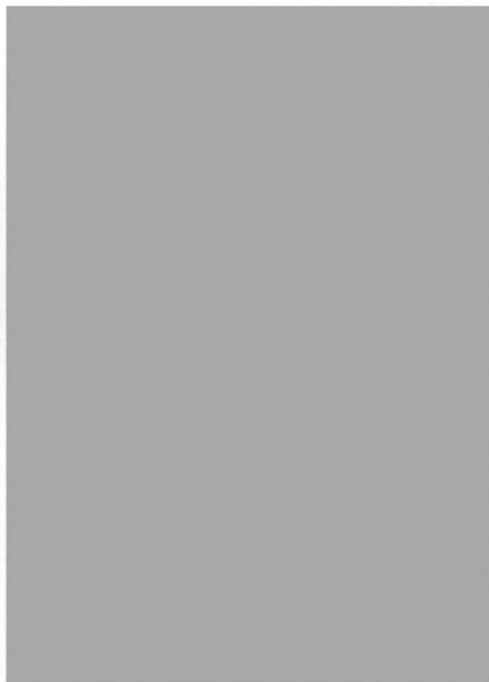
Frente a esta visión puramente fantástica, la relación de la arquitectura con el coche se desarrollaba ya en un plano más prosaico: los encargos de edificios para albergar las nuevas actividades nacidas con el automóvil. Un ejemplo sería el garaje de la Rue Ponthieu, en París, construido por Auguste Perret en 1905.



El sencillo esqueleto de hormigón desarrollado por Perret resultaba muy adecuado para el almacenamiento de los coches, y la fachada mostraba ciertas resonancias clásicas. Algo similar, a una escala mucho mayor, ocurrió en la colaboración de Albert Kahn con Henry Ford para construir las naves que habrían de albergar las novedosas cadenas de montaje del fabricante norteamericano. Los interiores de Kahn son simples espacios diáfanos pautados por una estructura de hormigón adaptada a las dimensiones de la maquinaria empleada. En el exterior esa sencillez se plasmaba en una retícula estructural rellena de planos de vidrio, aunque en las zonas representativas casi siempre solía haber alguna referencia simplificada a los elementos del lenguaje clásico.

Un edificio que puede reflejar algunas de las ideas futuristas con respecto a la velocidad y los automóviles es la fábrica que Giacomo Mattè Trucco construyó para Fiat en Turín





productos de selección: uno terminado, el otro en marcha hacia el progreso. Esto ennoblece el automóvil. ¡Entonces! Entonces nos queda por confrontar nuestras casas y nuestros palacios con los automóviles. Es aquí donde las cosas ya no marchan. Aquí no hemos tenido nuestros partenones.»

La afición de Le Corbusier por los coches le hizo bautizar uno de sus primeros proyectos de vivienda individual (1920) como *maison Citrohan*, que en francés se pronuncia igual que Citroën. Con este juego de palabras, el arquitecto quería dar a entender que la casa debía empezar a producirse en serie, como los automóviles; y también era un guiño a los fabricantes de coches, por si alguno quería involucrarse en la industria de la edificación. Le Corbusier lo volvió a intentar con la firma aeronáutica Voisin, que después de la I Guerra Mundial empezó a construir casas. Al referirse a esta *maison Voisin*, Le Corbusier afirma-

ba en *L'Esprit Nouveau*: «Las casas deben levantarse en una sola pieza, construirse con máquinas herramientas en una fábrica, montarse tal como Ford monta sus automóviles, en cadenas de montaje.» Las perspectivas de la 'Ciudad contemporánea para tres millones de habitantes', ideada por Le Corbusier en 1922, mostraban los escuálidos coches de la época circulando por unas autopistas tan amplias como las actuales. Cuando en 1925 Le Corbusier aplicó de manera delirante esta idea al centro mismo de París —tras 'arrasarlo' para construir sus torres—, le puso el nombre de Plan Voisin, en agradecimiento por el apoyo financiero de esta empresa a la construcción del pabellón de *L'Esprit Nouveau* en la Exposición de Artes Decorativas de París, celebrada ese mismo año.

A Le Corbusier le encantaba que sus edificios se fotografiasen con un coche delante. Prácticamente todas las villas de los años 1920

entre 1915 y 1923. Sobre un enorme edificio reticulado con estructura de hormigón se sitúa una pista de pruebas para los coches recién fabricados, con unas llamativas curvas peraltadas en los extremos. La imagen de los coches corriendo a la altura del horizonte era casi la visión invertida de esas calles rehundidas en la tierra que había imaginado Sant'Elia.

La presencia del coche en la arquitectura se acentuó considerablemente después de la I Guerra Mundial gracias al impulso decisivo de Le Corbusier, fascinado por tres tipos de máquinas en pleno desarrollo: los paquebotes, los aviones y los automóviles. En el tercer apartado del artículo «Ojos que no ven», incluido en su libro *Hacia una arquitectura*, de 1923, aparece una doble página en la que se compara la evolución del templo griego —desde el primitivismo de la 'Basílica' de Paestum hasta la perfección del Partenón de Atenas— con la del automóvil de esos años (un Humbert de 1907 frente a un Delage de 1921). Y Le Corbusier se explica: «Mostremos pues el Partenón y el automóvil a fin de que se comprenda que se trata aquí, en terrenos diferentes, de dos





Otro curioso ejemplo de esta época es el proyecto del 'mirador para coches' Gordon Strong, que Wright dibujó en 1925. Dentro de un espacio semiesférico se colocaba un planetario, y por su parte exterior corría una rampa continua que permitía subir con el coche hasta la cúspide, desde donde se podía disfrutar de una amplia panorámica del paisaje. Era una especie de zigurat de la era del automóvil.

La revolución aerodinámica

El romance entre el automóvil y la arquitectura del Estilo Internacional comenzó a enfriarse a principios de los años 1930. Así lo relata Reyner Banham en *Teoría y diseño en la primera era de la máquina*: «[...] pronto una serie de vehículos diseñados en los Estados Unidos, Alemania y Gran Bretaña pusieron de manifiesto la debilidad de la posición adoptada por los arquitectos. En cuanto el rendimiento impuso la necesidad de agrupar los componentes de un vehículo en una envoltura compacta y aerodinámica, se rompió el eslabón vi-

sual entre el Estilo Internacional y la tecnología. Los 'Streamliners' Burney en Gran Bretaña y los coches de carreras diseñados en Alemania en 1933 [...] pertenecen a un mundo radicalmente distinto al de sus equivalentes de una década atrás.»


Esta divergencia puede apreciarse claramente en las formas de algunos diseños de los años 1930. «Walter Gropius —continúa Banham— diseñó una serie de carrocerías estrechamente relacionadas para los coches Adler; eran estructuras concebidas con elegancia, con interiores de gran ingenio, incluyendo elementos tales como asientos reclinables, pero no muestran conciencia alguna de la revolución que se estaba produciendo en la forma de los vehículos; son todavía composiciones elementales y [...] no constituyen ningún adelanto con respecto a las carrocerías reproducidas en *Hacia una arquitectura*.»

Así pues, en el mundo relacionado con la arquitectura, la última aportación a la evolución formal del automóvil fue la de Richard

cuentan con una foto de este tipo. Seguramente el caso más famoso es el de la 'casa doble' de la colonia Weissenhof de Stuttgart, usado por Mercedes Benz como publicidad de uno de sus modelos. Pero los coches no se quedaban a las puertas de las casas: en la villa que culminaría la producción de este periodo, la Saboya, la concepción general de todo el edificio se basa en el recorrido de un coche que pasa girando por debajo de la construcción, se detiene en la puerta principal para que descendan sus ocupantes, y luego sigue para retornar a la ciudad o introducirse en el garaje.


El propio Le Corbusier diseñó un automóvil en 1928. Lo bautizó como *voiture maximum* ('coche máximo'), cuando en realidad era mínimo, lo que hoy llamaríamos un 'utilitario'. Aunque no se llegó a construir, se convirtió, según Kenneth Frampton, en «el prototipo de los austeros vehículos que se iban a fabricar a gran escala en Europa después de la II Guerra Mundial.» A la vista de los dibujos, es obvio que es un antecedente del Citroën 2 CV.





Buckminster Fuller y su coche *Dymaxion*. El diseño era supuestamente una aplicación estricta de criterios funcionales y técnicos, lo que dio lugar a un vehículo de tres ruedas: dos delanteras para la tracción y una trasera para la dirección. La forma era unitaria y absolutamente aerodinámica: prácticamente la figura ahusada de un pez, ampliada a lo ancho para dar cabida a los pasajeros. El coche causó sensación, pero demostró ser muy poco práctico en su conducción. De hecho, el diseño industrial aplicado a los automóviles —iniciado a finales de los años 1920 y representado fundamental por Raymond Loewy— ya se había decantado por otros caminos tanto formales como tecnológicos: composición de varias partes articuladas, cuatro ruedas, tracción casi siempre trasera, y dirección siempre delantera. El coche *Dymaxion* se presentó en la Feria Mundial de Chicago de 1933-1934 junto a la 'Casa de vidrio' de George Fred Keck; la divergencia formal era absoluta.

Las formas redondeadas de los automóviles diseñados a partir de 1930 sólo tendrían cierto eco en las composiciones inspiradas en el *Art Déco*, moda nacida en la exposición de París de 1925. Un caso singular sería el remate del rascacielos Chrysler en Nueva York (1928-1930), obra de William van Alen, de formas curvas y escalonadas, festoneadas de ventanas triangulares. Pero aquí la referencia al automóvil se plasmaba en otros elementos más simbólicos, tal como describe William Curtis: «En las esquinas del piso 40, justo debajo de la base del fuste principal, había cuatro gigantes tapas metálicas de radiadores Chrysler con alas. Próximo a ellas, un friso de ruedas de coche abstractas, con enormes pernos de plata para los tapacubos, rodeaba el edificio. El logotipo en zigzag de Chrysler aparecía en la fábrica de ladrillo a diversas alturas; en la parte superior, dentro del motivo solar y debajo de la aguja, hubo originalmente un cofre de vidrio que contenía la primera caja de herramientas de Walter Chrysler (cerrada, según se dice, el día que el edificio del Empire State sobrepasó al Chrysler en altura).»




Otro ejemplo de esta relación formal sería la arquitectura algo escenográfica e ilusionista creada en esa época en el mundo cinematográfico de Hollywood. Una magnífica foto de Julius Shulman muestra una oronda limusina Packard delante del hotel Shangri-La en Santa Mónica, California. Muchos arquitectos no hacían en sus obras referencia alguna a los coches, pero sentían por ellos una particular admiración como objetos. Una famosa anécdota cuenta que cuando Frank Lloyd Wright y Herbert F. Johnson se conocieron, llegaron a la conclusión de que lo único que tenían en común era que poseían un Lincoln Zephyr, uno de los coches más lujosos fabricados en los Estados Unidos. Pese a todo, Johnson encargó a Wright las nuevas oficinas de su empresa, la Johnson Wax (1936-1939), y unos años más tarde le encomendó también la construcción de una torre de laboratorios (1943-1945). Por lo demás, la relación de la arquitectura con el automóvil dejó de establecerse en el plano de la analogía simbólica y pasó a un plano más

convencional, limitado muchas veces al vínculo entre el arquitecto y un cliente ligado a la industria automovilística.

Ya pasada la II Guerra Mundial, uno de los conjuntos más significativos de este tipo es el centro técnico de la General Motors en Warren (Michigan), iniciado en 1948 por Eliel Saarinen y completado a partir de 1950 por su hijo Eero. La formas arquitectónicas predominantes son rectas y ortogonales, con una clara inspiración en las obras anteriores de Mies van der Rohe, pero con el toque siempre personal de Saarinen. Y estas figuras reticuladas contrastaban vivamente con los volúmenes abultados y aerodinámicos que seguían predominando en el diseño de carrocerías de la firma.

En esta misma línea se encuentra una interesante experiencia realizada en España: los edificios para la recién creada firma automovilística Seat. Entre 1954 y 1956, el joven arquitecto César Ortiz-Echagüe (en colaboración con Rafael de la Joya y Manuel Barbero) construyó los comedores de la empresa en Bar-



celona, unos pabellones prefabricados que aprovechaban la chapa ondulada y los perfiles de aluminio usados en la fabricación de aviones. A esta primera experiencia siguió a partir de 1958 el conjunto de oficinas, exposición y depósito de automóviles de la empresa también en Barcelona, claramente inspirado en el rigor del 'menos es más' de Mies van der Rohe.

El tráfico y las marcas

Pero el cambio fundamental en la relación entre el automóvil y la arquitectura se produjo en la escala urbana. Los participantes en los CIAM de posguerra comenzaron a constatar que los coches se estaban convirtiendo en verdaderos invasores del espacio público y que las visiones optimistas de los maestros modernos contrastaban con unas realidades mucho más agobiantes. Algunos arquitectos trataron de abordar el problema mediante soluciones radicales que almacenasen los coches en grandes silos para dejar así los espacios urbanos a los peatones. El proyecto más espec-

tacular es sin duda el que Louis Kahn ideó para Filadelfia a finales de los años 1950. En él, unos grandes volúmenes de formas simples se concebían casi como baluartes o puertas urbanas donde se debían dejar aparcados los coches antes de entrar en la ciudad.

Esta obsesión se plasmó sistemáticamente en los escritos de Alison y Peter Smithson en la década de 1960, quienes se lamentaban de que los conjuntos residenciales inspirados en las *unités* de Le Corbusier apareciesen como un lugar idílico cuando estaban recién terminados y completamente invadidos de coches una vez que sus inquilinos habían ocupado las viviendas. La curiosa relación de estos arquitectos con el automóvil ha llevado a Kenneth Frampton a establecer conexiones entre la evolución de sus ideas arquitectónicas y los cambios en el coche familiar «que pasó del Jeep al Volkswagen, y luego al Citroën DS 19».

Pero a partir de aquí el automóvil deja de ser un referente aprovechable para el proyecto arquitectónico. En algunos casos singula-

res, la nostalgia ha llevado a recuperar el gusto por el contraste de ambos tipos de objetos, plasmado de nuevo en las fotografías que retratan un edificio. Es famosa la de los talleres de la Escuela de Ingeniería de Leicester, donde James Stirling (aficionado a las 'citas' de su admirado Le Corbusier) colocó nada menos que un Rolls Royce para algo tan prosaico como mostrar las ventajas de poner un zócalo inclinado para evitar los roces.

En las últimas décadas del siglo XX ha habido también algunos ejemplos de encargos de firmas automovilísticas a arquitectos de reconocido prestigio para dar un sello especial a sus edificios. Uno de ellos es el centro de distribución de Renault en el Reino Unido, construido por Norman Foster en Swindon (Wiltshire). Es una de las obras donde más expresivamente se muestra al exterior la versión high tech de Foster, especialmente en la estructura de mástiles y tirantes, que hacen sutiles referencias a los elementos corporativos de Renault: el color amarillo y la figura del rombo. Este breve recorrido por el siglo XX ha de acabar volviendo a uno de los ejemplos iniciales, pues en un alarde de voluntad proteccionista, la Fiat encargó al estudio de Renzo Piano la rehabilitación de la fábrica de Lingotto, y en especial el edificio que se había hecho famoso por su pista de pruebas en la cubierta. Incapaz de albergar las nuevas instalaciones robotizadas para la fabricación de vehículos, el enorme edificio se ha transformado en un centro multifuncional que acoge salas de exposiciones, un recinto ferial, un centro de congresos con un impresionante auditorio, un hotel y un centro comercial. Como todo ello queda discretamente oculto tras las fachadas reticuladas de Mattè Trucco, la pieza más llamativa es una sala de reuniones con forma de burbuja situada junto al helipuerto de la cubierta, que marca el contraste entre dos arquitecturas separadas por siete décadas de distancia.

Ahora, la cubierta de Lingotto no sirve para que corran los coches, sino para aterrizar los helicópteros, pero en italiano el automóvil sigue siendo la *macchina*, por excelencia.